



## TRANSPORDIAMET

Marit Toom  
Advokaadibüroo Kaevando &  
Partnerid  
marit.toom@mklaw.ee  
Roseni 7  
10111 Tallinn

Teie 13.01.2022

Meie 22.02.2022 nr 1.2-2/22/895-3

### VAIDEOTSUS

Austatud pr Toom

14.12.2021.a korraldusele nr 1.1-3/21/536 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri–Vaida lõigu ümberehituse projekti koostamiseks“ esitatud vaide osas.

### RESOLUTSIOON

Võttes aluseks haldusmenetluse seaduse (HMS) § 85 punkti 4, Transpordiamet otsustab:

**Jätta vaie 14.12.2021.a korraldusele nr 1.1-3/21/536 „Projekteerimistingimuste andmine riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri–Vaida lõigu ümberehituse projekti koostamiseks“ rahuldamata.**

**Vaideotsus jõustub teatavaks tegemisest ja selle vaidlustamiseks on tulenevalt HMS § 87 lg-st 1 ning halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud tingimustel ja korras õigus esitada kaebus Tallinna Halduskohtule 30 päeva jooksul vaideotsuse teatavaks tegemisest arvates.**

#### 1. Vaidemenetluse ese ja asjaolud

Transpordiameti projekteerimisosakonna juhtivinseneri 14.12.2021.a korraldusega (edaspidi korraldus) väljastati projekteerimistingimused riigitee 2 Tallinn–Tartu– Võru–Luhamaa km 7,3-20,0 asuva Peetri–Vaida lõigu ümberehituse projekti koostamiseks vastavalt korralduse lisale 1 (edaspidi projekteerimistingimused).

13.01.2022.a esitati Transpordiametile vaie, milles vaide esitaja on taotlenud korralduse kehtetuks tunnistamist.

#### 2. Transpordiameti seisukohad ja põhjendused

**2.1.** Vaide esitaja on seisukohal, et korraldus on vastusolus Koostöölepingu ja Detailplaneeringuga ning korralduse andmisel on rikutud EhS § 26 lg 3 p 1 ja 2. Selline seisukoht ei ole õige.

Vaide esitaja on viidates Koostöölepingu punktile 2.3 väitnud, et Maanteeamet võttis kohustuse kooskõlastada ristmiku teekaitsevööndi ulatuses Ameerika tee projekteerimistingimused. Vastustaja selgitab, et Koostöölepingu punkt 2.3 on sõnastatud: „2.3. Amet kooskõlastab ristmiku teekaitsevööndi ulatuses Ameerika tee projekteerimistingimused 30 päeva jooksul, kui need ei ole vastusolus arvestamisele kuuluvate dokumentidega ja kehtiva õigusega.“

Vastustaja selgitab, et viidatud punktis ei käsitleta mitte ristmiku projekteerimistingimusi, vaid Ameerika tee projekteerimistingimusi.

Lisaks selgitab vastustaja, et hetkel on riigitee ja Ameerika tee ristmiku näol tegemist Koostöölepingu punkti 2.1 mõistes ajutise ristmikuga. Koostöölepingu punkti 2.1.6 kohaselt kohustub Süda Maja omal kulul korraldama ajutise ristmiku Ameerika teel Tallinn-Tartu maanteele parempöörde sulgemise hiljemalt Vana-Aaviku liiklussõlme kasutuselevõtmise ajaks. Korraldusega antud projekteerimistingimuste alusel asutaksegi Aaviku liiklussõlme projekteerima.

Lisaks tuleneb Koostöölepingu punktist 2.3, et arvesse tuleb võtta asjakohaseid dokumente ja kehtivat õigust. Koostööleping on sõlmitud rohkem kui 11 aastat tagasi. Selle aja jooksul ei ole vaide esitaja realiseerinud arendusprojekte, mille jaoks oli Koostöölepingus toodud liikluslahenduste ehitamine vajalik, ristmiku kaudu toimub käesoleval ajal üksnes maatulundusmaa teenindamine. Vaide esitaja ei saa eeldada, et Transpordiamet peab vaide esitaja potentsiaalset arendust silmas pidades liiklusohutuse kaalutlused teisejärguliseks jätma.

Riigitee 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa on rahvusvaheline põhimaantee. Tee liiklussagedus kinnisasjaga külgnevas lõigus on 14554 autot ööpäevas 2020.a seisuga. Teel on kehtestatud perioodiliselt kiirusrežiim 110 km/h. Tegemist on liiklussageduse alusel I klassi maanteega. Seega riigiteel on olukord oluliselt muutunud, kasvanud on riigitee nr 2 liiklussagedus ning kehtestatud kiirusrežiim. Transpordiamet on kavandamas täiendavaid meetmeid lõigu liiklusohutuse tõstmiseks, sh Aaviku liiklussõlme kavandamist, ning riigitee ümberehituse vajadust on projekteerimistingimuste andmisel vaadeldud km 7,3-20,0 lõigus tervikuna. Vajadus tagada sujuv ja ohutu liiklus riigiteel nr 2 on kaalukam vaide esitaja vajadusest säilitada ristumiskoha kaudu juurdepääs endale kuuluvatele kinnistutele (kusjuures vastustaja tagab alternatiivse juurdepääsu). On ilmne, et iga ristumiskoht riigiteel kätkeb endas selle kaudu sooritavate manöövrите tõttu täiendavaid liiklusohutusi, kuna vastavate manöövrите sooritamisel on sõiduki kiirus tavalise liiklusvoo kiirusega võrreldes oluliselt väiksem.

Seega on riigiteel nr 2 alates Koostöölepingu sõlmimisest oluliselt muutnud liiklusolukord, samuti on pärast Koostöölepingu sõlmimist kehtestatud Rae valla üldplaneering (vt vaideotsuse p 2.2).

**2.2.**Planeerimisseaduse § 74 lg 5 kohaselt on üldplaneering projekteerimistingimuste andmise alus, EhS 26 lg 3 punkti 3 kohaselt tuleb projekteerimistingimuste andmisel arvestada üldplaneeringus määratud tingimusi. Seega tuleb üldplaneeringust lähtuda projekteerimistingimuste andmisel ehitusloa kohustuslike avaliku huviga rajatiste ehitamiseks detailplaneeringu koostamise kohustuse puudumise korral. Alal kehtib Rae valla üldplaneering, mis on kehtestatud Rae vallavolikogu otsusega 21.05.2013 nr 462. Üldplaneeringu kohaselt:

- *Paljuski tingib teede kavandamise vajaduse Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee I klassi maanteeks rekonstrueerimine – I klassi maanteele peale- ja mahasõidud saavad toimuda vaid liiklussõlmedes. (Seletuskirja p 6.9)*
- *Põhimaanteed ääres paiknevate ärimaade ahendamisel tuleb juurdepääsude kavandamisel arvestada, et uute samatasandiliste mahasõitude rajamine nendele maanteele ei ole lubatud. Ärimaade väljaarendamise tulemusena ei tohi häiruda liiklus põhimaanteel. (seletuskirja p 4.6)*
- *Põhimaanteed ääres paiknevate tootmis- ja ärimaade arendamisel tuleb juurepääsude kavandamisel arvestada, et uute samatasandiliste mahasõitude rajamine nendele maanteele ei ole lubatud. Tootmis- ja ärimaade välja arendamise tulemusena ei tohi häiruda liiklus põhimaanteedel. (Seletuskirja p 4.7)*
- *Põhimaanteedele – Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ja Tallinna ringtee, ei ole lubatud rajada uusi samatasandilisi peale- ja mahasõite. Uusi mahasõite üldplaneeringuga ei kavandata, hetkel olemasolevad mahasõidud säilivad senise maakasutuse tarbeks ning ei jää pikas perspektiivis kasutusele. (Seletuskirja p 5.6.1)*
- *Kõikide teede, sh kergliiklusteede ristumised põhimaanteedega (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ja Tallinna ringtee) tuleb rajada ja rekonstrueerida eritasandilisena. (Seletuskirja p 5.6.1)*
- *Põhimaanteedele – Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ja Tallinna ringtee, ei ole lubatud rajada uusi samatasandilisi peale- ja mahasõite. Liitumine põhimaanteedega saab toimuda ainult kavandatud sõlmede kaudu (tähistatud üldplaneeringu maakasutuskaardil). (Seletuskirja p 5.6.1)*
- *Äri- ning tootmismaa väljaarendamise tulemusena ei tohi häiruda liiklus põhimaanteedel (Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa maantee ja Tallinna ringtee). (Seletuskirja p 5.6.1)*

Ehitusseadustiku § 32 punkti 2 tuleb jätta projekteerimistingimused väljastamata, kui projekteerimistingimused oleksid vastuolus üldplaneeringuga. Vastustaja kohustus projekteerimistingimuste andmisel üldplaneeringust lähtuma ja selles osas vastustajal kaalutlusruumi ei olnud.

**2.3. Projekteerimistingimustega ei ole võimalik määrata riigitee nr 2 ja Ameerika tee ristumist vaide esitaja soovitud viisil.** Kuigi vaide esitaja on vaid taotlenud korralduse kehtetuks tunnistamist, on vaide esitaja eesmärk saavutada olukord, kus riigitee nr 2 ja Ameerika tee ristumine oleks lahendatud nii, nagu ta praeguseni on olnud lahendatud. Olukorras, kus ehitatakse välja ja võetakse kasutusele Aaviku liiklussõlm, läheks olukord, kus säiliks ka riigitee nr 2 ristumiskoht Ameerika teega, vastuollu Projekteerimismõistega — Projekteerimismõistega p 5.1 lg 2 kohaselt peab I klassi maanteel ristmike vaheline kaugus olema 5 km, lg 4 kohaselt ei tohi parempöördega maha- ja pealesõit kiirteedel ja I klassi maanteedel paikneda ristmikule lähemal kui 2 km ning p 5.2.1 lg 2 sätestab, et I klassi maanteel ei ole samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud. Ameerika tee lihtristmik asub ca 1,2 km kaugusel Jüri liiklussõlmest ja ca 950m kaugusel projekteeritavast Aaviku liiklussõlmest, mistõttu tagatud ei ole ristmikvahelise miinimumkauguse nõue. Ristmikul puuduvad aeglustus- ja kiirendusrajad, mistõttu on ristmiku kasutamine põhimaantee liiklussagedust ja kiirusrežiimi arvestades liiklusohtlik (ristmiku kaudu toimub käesoleval ajal üksnes maatulundusmaa teenindamine). Transpordiamet riigitee valitsema volitatud asutusena peab tagama riigitee korrakohase kasutamise ning ohutuse. Ristmiku säilitamine põhimaantee olemasoleva liiklussageduse ja kiirusrežiimi tingimustes on liiklusohtlik ja vastuolus

Projekteerimisnormide sätetega. EhS § 26 lg 3 p 2 kohaselt tuleb projekteerimistingimuste andmisel arvestada, et projekteerimistingimuste andmine ei oleks vastuolus õigusaktidega.

Õiged ei ole vaide punktides 3.2 ja 4.1 esitatud väited. Vaide esitaja on väitnud, et mahasõit ei moodusta teega, millelt maha sõidetakse, ristmikku Projekteerimisnormide tähenduses. See seisukoht ei ole õige – Projekteerimisnormide p 5.2.1 lg 1 kohaselt on mahasõit sõiduteega külgnevale kinnistule, sealhulgas parklasse, õue, puhkekohta, põllule, metsa, heinamaale ja muule teega külgnevale alale, sissesõidu ja sealt väljasõidu tee, mis kinnistut ei läbi; ristmik on samatasandiliste teede lõikumisel moodustunud ala. Seega ei ole riigitee ja Ameerika tee ristumiskoha näol tegemist mahasõiduga – Ameerika tee läbib mitut kinnistut, seega on riigitee nr 2 ja Ameerika tee ristumiskoha näol tegemist ristmikuga. Projekteerimisnormide p 5.2.1 lg 2 kohaselt ei ole I klassi maanteel samatasandiliste ristmike projekteerimine lubatud.

Edasi on vaide punktis 3.2 märgitud, et projekteerimistingimuste kohaselt on kavas olemasoleva juurdepääsu asukohta rajada mahasõit bussipeatusesse. Projekteerimisnormide kohaselt ei ole bussipeatuse näol tegemist mahasõiduga. Bussipeatusesse sõit toimub peatuse osaks oleva aeglustuskiilu kaudu, välja kiirenduskiilu kaudu. Projekteerimisnormide p 5.2.13 lg 2 kohaselt I ja II klassi maantee äärde rajatud bussipeatus peab olema suletud taskuga; p 7.3 kohaselt tuleb bussipeatuste asukohad kavandada lähtudes üldisest planeerimislahendusest, regulaarse bussiliikluse olemasolust ja nad peavad olema kooskõlas jalgteede ning ülekäigukohtadega. Eeltoodud nõuetest on bussipeatuse asukoha valikul projekteerimistingimustes lähtutud.

I klassi maanteele kavandatav ja perspektiivsele kiirusrežiimile 120 km/h vastav bussitasku on koos aeglustus- ja kiirendusosadega, mis võimaldavad bussil sujuvalt 120 km/h liiklusvoost eralduda või sellega ühineda, ca 900 m pikkune. Peatuste asukohavalikul on arvestatud olemasoleva kergliiklustunneli asukohaga ning asjaoluga, et peatusetasku paiknemine ei satuks konflikti Aaviku sõlme osaks oleva mahapöörde aeglustusrajaga Trefi tee piirkonnas. Nimetatud aeglustusraja projekteerimisel on lähtutud Projekteerimisnormides sätestatud nõuetest aeglustusraja pikkusele ja mahapöörde raadiusele.

**2.4. Vaide esitaja õigusi ei ole rikutud, kuna projekteerimistingimused ei riku võrreldes varasemaga vaide esitaja olukorda.** Vaide lahendamisel tuleb hinnata, kas vaide esitaja õigusi on projekteerimistingimuste andmisega rikutud. Vaide esitaja õiguste rikkumine eeldab, et vaide esitaja olukord oma õiguste teostamisel muutus pärast projekteerimistingimuste andmist halvemaks. Käesolevas vaidluses saab see omandiõiguse piiramise kontekstis tähendada seda, et vaide esitaja omandiõiguse teostamine on projekteerimistingimuste andmise tulemusena piiratum võrreldes varasemaga ning seda seonduvalt projekteerimistingimuste andmisega. Kui aga hinnata projekteerimistingimuste andmise eelset ja järgset olukorda, tuleb asuda seisukohale, et vaide esitaja õiguslik positsioon ei halvene projekteerimistingimuste andmise tulemusena.

Tee trass määratakse kindlaks asjakohase planeeringu kehtestamisega; teema- või üldplaneeringu koostamise käigus määratakse kavandatava tee lõplik asukoht, mis muutub õiguslikult siduvaks vastava planeeringu kehtestamisel.<sup>1</sup> Riigitee eskiislahendusega on kavandatud uus juurdepääsutee, mis võimaldab ristmiku sulgemisel alternatiivse juurdepääsu

---

<sup>1</sup> RKHK 3-3-1-59-11 p 15.

vaide esitaja kinnistutele, juurdepääs Ameerikanurga tehnopargi ja teede detailplaneeringualale on projekteerimistingimustega tagatud - selleks on kavandatud alternatiivne juurdepääsutee Trefi tee suunalt Ameerika teeni. Projekteerimistingimustega ei kavandata Ameerika tee ristmiku sulgemist enne eskiisis kavandatud juurdepääsutee rajamist, mistõttu projekteerimistingimuste andmine ei kahjusta vaide esitaja huve.

Vaide punktis 5.3 on välja toodud, et projekteerimistingimustes toodud lahendusega tekib ebamäärane olukord selles osas, millal alternatiivne juurdepääsutee rajatakse ja kes selle rajamist finantseerib. Vastustaja selgitab, et vaide esitajal ei ole õiguslikku alust nõuda, et riik või kohalik omavalitsus teatud aja jooksul tee ehitamist rahastaks või annaks eraõiguslikule isikule kinnituse, et teatud kindlaks ajaks avalikult kasutatav tee valmib. Vaide esitaja õiguste ja huvide seisukohal on oluline, et projekteerimistingimuste kohaselt ei suleta riigitee nr 2 ja Ameerika tee ristumiskohta enne, kui alternatiivne juurdepääs on valminud. Samuti ei ole asjakohane vaide punktis 5.4 esitatud seisukoht, et eskiislahendusega ei ole tagatud see, et alternatiivne juurdepääsutee rajatakse selliste parameetritega, mis võimaldab raskeveokite liiklust. Vastustaja selgitab, et projekteerimistingimustega ei ole määratud tee katendit ehk ei ole määratud kindlaks tee kandevõimet.

Vaide esitajal ei ole õiguspärast ootust seni kehtiva olukorra kehtimajäämisele. Liiklusohutus, mis mh avaldub kinnipidamises Projekteerimisnormidest, on ülekaalukas avalik huvi, mille ees vaide esitaja erahuvi taandub.

Seega puudub selline vaide esitaja õiguste riive, mis oleks seotud projekteerimistingimuste andmisega ning halvendaks vaide esitaja kui kinnistute omaniku olukorda võrreldes varasemaga. Ainuüksi eeltoodu on aluseks vaide rahuldamata jätmiseks.

Lahendis 3-3-1-59-11 (p 19) on kolleegium märkinud, et tugimaantee ümberpaigutamine (mille korral viidi tee kaebajale kuuluvast teenindusjaamast kaugemale juhtides nii liiklusvood eemale) ei takista kaebajal kinnistu kasutamist soovitud viisil; välistada ei saa, et maantee ehitamise tagajärjel muutub kinnistu senine kasutus majanduslikult ebaotstarbekaks, see olukord poleks aga võrdsustatav senise kasutuse takistamise või piiramisega. Seega on Riigikohus olnud seisukohal, et tee trassi nihutamine kinnistust eemale ei takista või piira kinnisasja kasutamist. Seega ei ole projekteerimistingimuste andmisega rikutud vaide esitaja õigust oma omandit vabalt vallata ja kasutada.

**Vaide esitaja ei saa projekteerimistingimuste vaidlustamisega vaidlustada üldplaneeringust tulenevaid lahendusi ja põhimõtteid.**

**2.5.** Arusaamatuks jääb vaides esitatud väide, et projekteerimistingimused ei arvesta väljakujunenud keskkonna ega hoonestusega. Vaides ei ole põhjendatud, milles seisneb väljakujunenud keskkonna ja hoonestusega mitteametamine. Tegemist on vaide esitaja paljasõnalise väitega, mida ei kinnita ükski vaides esile toodud faktiline asjaolu. Ristmiku kaudu toimub käesoleval ajal üksnes maatulundusmaa teenindamine ning ristmiku ei suleta enne, kui on valminud alternatiivne juurdepääs vaide esitajale kuuluvatele kinnistutele.

**2.6.** Teistes planeeringuliikides näiteks riigitee asukoha ja ristumiskohtade määratlemine ei tähenda, et sellest tekiks automaatne siduvus Transpordiametile. Esiteks on Transpordiamet vastavas protsessis kooskõlastaja rollis. Transpordiametil ei teki kas kooskõlastatud või kooskõlastamata planeeringute alusel teede väljaehitamise kohustust. Planeeringud on

strateegilised dokumendid, mis kavandavad pikaajalist visiooni ruumi arengust. Võib juhtuda, et mõned visioonid jäävad erinevatel põhjustel realiseerimata. Projekteerimistingimustega on tagatud juurdepääs detailplaneeringu alale riigiteelt nr 2.

Seega ei ole vaide esitajale kuuluvatele kinnistutele juurdepääsu võimalik lahendada nii, nagu vaide esitaja soovib (olemasoleva olukorraga kehtimajäämisena), kuivõrd see ei oleks kooskõlas kehtiva üldplaneeringu ega Projekteerimismõnidega. Vastustaja on kaalutlusõigust teostanud õiguspäraselt, võttes arvesse olulisi asjaolusid ja kaalunud põhjendatud huve.

Projekteerimistingimused on kooskõlas Rae valla üldplaneeringuga ning projekteerimistingimuste andmisel tuli viidatud planeeringust lähtuda, samuti on projekteerimistingimused kooskõlas Projekteerimismõnidega. Lähtumine üldplaneeringust ja Projekteerimismõnidest ahendab vastustaja kaalutlusõigust projekteerimistingimuste andmisel. Eeltoodud asjaoludel on põhjendatud ja jääb seadusega antud kaalutlusõiguse piiridesse vastustaja otsus, et olukorras, kus vastustaja kinnistule tagatakse alternatiivne juurdepääs ning olemasolev juurdepääs oleks vastuolus Projekteerimismõnidega, samuti on olemasoleva juurdepääsu sulgemine põhjendatud liiklusohutuse kaalutlustel, ei ole vaide esitajal ülekaalukat huvi liiklusohutust suurendava ja läbivliikluse sujuvust takistava juurdepääsu säilimiseks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Raido Randmaa

taristu haldamise teenistuse direktor

Kaidi Sulg

56354351, Kaidi.Sulg@transpordiamet.ee

Elle Tamm

55976476, Elle.Tamm@transpordiamet.ee